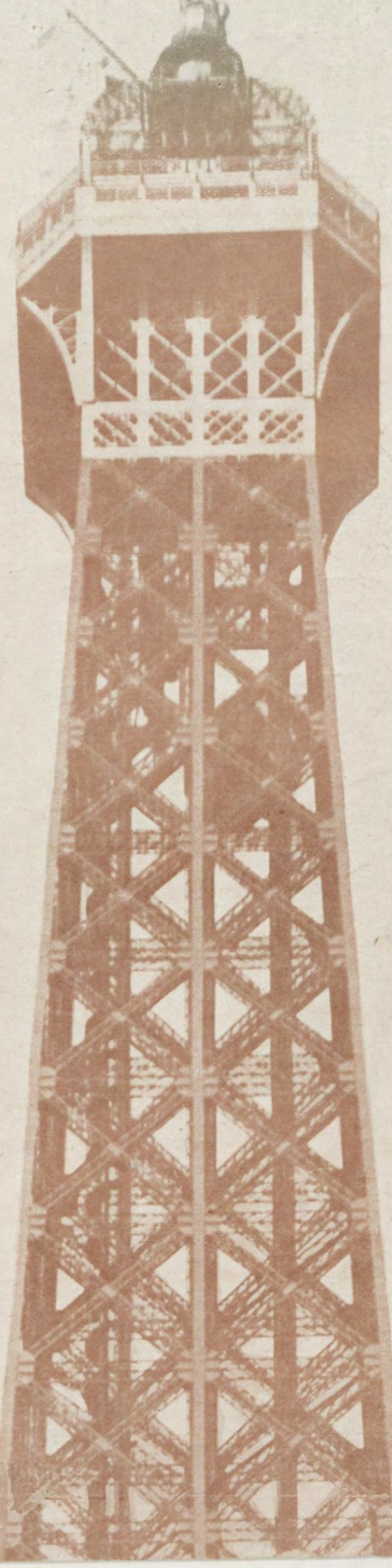
12e Année — N° 579 — Le Numéro 50 centimes. (Étranger : 60 centimes). — 23 Octobre 1909 — Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR



EN AÉROPLANE AU-DESSUS DE PARIS

Le Comte de Lambert double la Tour Eiffel à 400 mètres de hauteur.

(Voir pages 298 à 300 et la double page.)

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: LIVRES, ROMANS

Abonn : *France 24 fr. — Étranger 28 fr.*
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les achats au mu...

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A LA
CORBEILLE FLEURIE

BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME
PARIS

SAVON DENTIFRICE VIGIER *Le meilleur dentifrice antiseptique* pour l'entretien des Dents, Gencives, Muqueuses, et éviter les accidents de la Bouche. Boîte porcelaine : 3 fr. SAVONS HYGIENIQUES et MEDICAMENTEUX à tous médicaments : S. au beurre de Cacao ; S. Goudron ; S. Naphtal soufré ; S. à Ichtyol ; S. Boraté : S. Sulfureux, etc. PHARMACIE CHARLARD-VIGIER, *12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS.*

PHOTOGRAPHIE DES COULEURS

PLAQUES LUMIÈRE AUTOCHROMES

POUR CATALOGUES ET
TOUS RENSEIGNEMENTS S'ADRESSER
À LA SOCIÉTÉ **LUMIÈRE** À LYON-MONPLAISIR

DUSAUSOY

EXPERT
4, Boul. des Italiens

ACHAT TRÈS CHER
DE BIJOUX
DIAMANTS
PIERRES FINES

Expertises Gratuites

PRENEZ GARDE, Madame

Dès que vous commencez à grossir, et grossir, c'est déjà vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 60 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty* —

SAGE-FEMME 1re cl. *Pensionnaires toute Époque* BARLET, 112, rue Réaumur
Beauté des Seins. Epilation. Obésité. — *Renseignements gratis*

POURQUOI VIVRE dans les larmes, la misère, la déveine affreuse, sans amour, sans joies et sans bonheur, quand il est si facile de remédier à ces maux, et obtenir *fortune, santé, chance, amour partagé*, en demandant la curieuse brochure env. gratis par le Professeur VICTORIUS, 83, faub. Saint-Denis, Paris

---

Orfèvrerie "CHRISTOFLE"

Une Seule et Unique Qualité

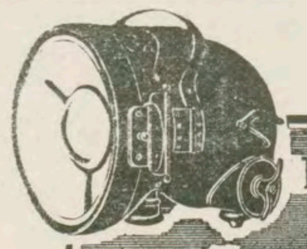
La Meilleure

Afin de l'obtenir

exigez

cette Marque et le Nom "CHRISTOFLE"

sur chaque pièce.



Phares

BLÉRIOT

Demander
le Nouveau Catalogue
16, Rue Duret, Paris
DYNAMO "PHI"

AMBULANCES AUTOMOBILES **DUPONT**
10, rue Hautefeuille, 10, PARIS (VI)
Tél. 818-67
Paris - Province - Étranger

APPAREIL de SUSPENSION "*brevete*" évitant toute secousse. — Personnel choisi et expérimenté.
Téléphone 818-67
Adr. téleg ap. DUPONFEUIL-PARIS

Gariel RUCHES APICULTURE

PARIS — 2, Quai de la Mégisserie, 2 — PARIS

PARFUM POMPEÏA

L.T. PIVER PARIS

PÈRES CHARTREUX "TARRAGONE"

 Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. October 23d 1909.

La Vie au Grand Air

LE COMTE DE LAMBERT ET M. EIFFEL AU BANQUET DU SALON

Les exposants du premier Salon de la Locomotion aérienne donnaient précisément lundi leur banquet. On juge de la réception enthousiaste qui fut faite au comte de Lambert lorsque celui-ci s'y présenta, en tenue d'aviateur, ayant juste eu le temps de revenir de Juvisy après son merveilleux voyage aérien au-dessus de Paris. L'audacieux pilote fut tout particulièrement félicité par M. Eiffel, tout heureux que sa tour eut été le pylône autour duquel vira le premier oiseau artificiel qui osa se hasarder dans l'atmosphère de Paris.

G. Eiffel

Cte de Lambert

UN HOMME VOLE AU-DESSUS DE PARIS

Le comte de Lambert, vient d'accomplir la plus brillante performance qui ait encore été vue en aviation
Orville Wright apprécie à sa juste valeur l'exploit de l'élève de son frère

La date du 18 octobre restera à jamais doublement célèbre dans l'histoire de la conquête de l'air. Le 18 octobre 1901, Santos-Dumont, parti de Saint-Cloud, doublait la Tour Eiffel avec son minuscule dirigeable, enlevant le Prix Deutsch, et huit ans, jour pour jour, après cette performance du plus léger que l'air, le comte de Lambert osait le premier s'aventurer au-dessus de Paris avec un aéroplane et, parti de Juvisy, venait également virer autour du gigantesque pylône du Champ-de-Mars.

Ceux qui ont vu tourner sur un aérodrome les oiseaux artificiels, qui ont applaudi aux vols des Paulhan, des Farman, des Rougier, des Latham à 100 mètres, qui ont frémi, quand, dans un remous du vent, l'appareil s'inclinait, se rendront compte de l'audace incroyable qu'il a fallu à cet homme pour s'élever à 600 mètres et venir au-dessus des collines, des rivières, planer finalement par-dessus cette effrayante mer de Paris, dont les toits sont autant de vagues, que les cheminées, les dômes, les flèches de toutes sortes hérissent d'autant de récifs.

Un simple coup d'œil sur la photographie que nous publions en double page, photographie prise du haut de la Grande Roue, et qui ne donne qu'une faible idée du spectacle qui s'offrait à l'œil du hardi aviateur, permet de se rendre compte de l'impossibilité presque absolue d'atterrir en cas d'arrêt du moteur.

La traversée de la Manche est peut-être plus impressionnante par le fait de l'isolement absolu de l'homme entre le ciel et l'eau. Celle de Paris est, à la réflexion, plus méritoire encore, parce que l'homme, au contraire, n'eut jamais au-dessous de lui un espace inoccupé.

Un héros modeste Par une singulière coïncidence, les deux premiers hommes qui doublèrent la Tour Eiffel furent deux étrangers. Santos-Dumont est brésilien et le comte de Lambert est russe. Mais tous deux ont élu depuis longtemps domicile en France, tous deux sont français de cœur et ont fait chez nous leur éducation sportive. Le comte de Lambert est d'ailleurs d'origine française et descend d'une famille qui émigra en Russie lors de la Révolution. C'est un simple et un modeste. A l'entendre, sa merveilleuse équipée qui restera dans l'histoire des siècles, ne mérite pas tant d'honneur.

— Je suis parti de Juvisy, j'ai viré autour de la Tour Eiffel, et je suis revenu. Voilà tout.

Sur mes instances, le comte de Lambert consent pourtant à me donner quelques détails.

— Il y a longtemps que j'avais formé le désir d'aller faire un tour au-dessus de Paris, mais je n'en avais parlé à personne, pas même à mon ami Tissandier. Seul Paul Rousseau, à qui j'avais demandé de chronométrer mon passage à la Tour Eiffel, était au courant et il m'en garda le secret le plus absolu. Il ne put pas y être le jour du voyage. Il partit cependant en voiture avant moi du champ d'aviation, mais l'aéroplane devança l'automobile, et Rousseau ne put que me voir virer de loin autour du gigantesque pylône du Champ-de-Mars.

Lundi, le temps était à souhait, mon appareil bien au point; après avoir fait un tour de l'aérodrome, je m'élevai à une centaine de mètres et je filai droit vers la Tour Eiffel que j'avais prise comme point de direction. Je fis autour d'elle un large virage, à 100 mètres à peu près plus haut que le sommet. Le spectacle était magnifique; j'étais tout à fait à mon aise, seul, le bruit du moteur m'assourdissait un peu. La nuit commençait à approcher et je m'élevais sans m'en douter. La Seine me guidait et bientôt je reconnus le grand réservoir blanc sur la route de Fontainebleau, et j'aperçus l'aérodrome. C'est alors que je me rendis compte de mon altitude et de la nécessité d'attaquer la descente avec un angle de chute assez fort.

Orville Wright et le comte de Lambert.

Orville Wright venait précisément d'arriver à Port-Aviation, quand le comte de Lambert prit son vol pour Paris. Nul plus que lui ne pouvait être enthousiasmé par la superbe performance du champion des Wright.

Cela réussit, puisqu'après deux tours de l'aérodrome, j'atterris sans difficulté. Au fond, cela est très simple et beaucoup d'autres le feront après moi.

Interview d'Orville Wright Par une curieuse coïncidence, M. Orville Wright venait d'arriver à Paris et s'était aussitôt rendu au champ d'aviation de Juvisy, lorsque le comte de Lambert prit son vol. Nous avons eu le plaisir de recueillir les impressions du fameux aviateur américain :

— La performance du comte de Lambert est grandiose, magnifique. Aucune épithète ne saurait rendre ma pensée avec exactitude. Vous ne pouvez vous faire une idée de ma joie, lorsque je songe que c'est à bord d'un Wright que pareille prouesse a été réussie. Certes, je ne dis pas qu'un monoplan n'aurait pu faire aussi bien. Mais je considère qu'un biplan possède plus de stabilité, et que surtout nos appareils sont plus commodes et moins dangereux pour l'aviateur. En un mot, notre modèle est le plus développé.

Mais je vais vous raconter la façon dont j'ai assisté à ce merveilleux voyage aérien. J'étais arrivé trop tard à Juvisy pour pouvoir parler au comte de Lambert. Lorsque je pénétrai sur le champ d'aviation, il évoluait déjà. Il s'éloigne à tire-d'aile. En quelques instants, l'oiseau n'est plus perceptible à l'horizon. Je pense qu'il est allé faire une petite promenade aux environs, et je ne m'inquiète pas. Les minutes passent cependant, la nuit tombe et toujours pas de de Lambert. J'étais convaincu qu'une panne avait arrêté l'ascension, et que nous allions bientôt recevoir des nouvelles. Mais toujours rien. Une demi-heure s'écoule. L'inquiétude commençait à m'angoisser. Tout à coup, un petit point noir au loin. N'est-ce pas un mirage? Il fait nuit. Les lampes sont éclairées. Peu à peu, le point grandit, puis, nous reconnaissons le biplan. Des ovations éclatent. Je continue à penser que de Lambert a pu réparer sa panne et revenir à son hangar.

Ce n'est que quelques instants après, que, de la bouche du héros, j'appris la glorieuse épopée. Et jamais je n'oublierai l'émotion qui m'étreignit en écoutant le récit simple, si simple fait par ce modeste.

— Qu'auriez-vous préféré, demandons-nous ? Traverser la Manche comme Blériot ou faire ce voyage au-dessus de Paris ?

— Il est très délicat de vous donner une opinion. Mais, tout bien pesé, je crois que j'aurais mieux aimé accomplir l'exploit de de Lambert. Comme je l'ai souvent expérimenté dans mes vols sur les plages, la navigation aérienne est sûre au-dessus des flots; les vents ont des directions constantes, le sol ne présente aucun relief gênant, l'eau, si on y tombe ne constitue pas un danger sérieux. Au contraire, au-dessus de la terre ferme, les dangers de toutes sortes se présentent sans cesse : les arbres, les maisons, les collines, sans oublier les remous du vent.

— De Lambert assure s'être élevé à près de 600 mètres. Ne peut-on pas redouter le vertige à des hauteurs semblables ?

— Le vertige est un mal inconnu de l'aviateur. Cette sensation désagréable n'existe que là où vous avez des parois verticales pouvant vous rappeler la hauteur à laquelle vous vous trouvez. Mais en aéroplane, vous ne vous rendez même pas compte de votre élévation. Le sol semble seulement rapetisser et, que vous soyez à dix mètres où à cent mètres, vous éprouvez toujours la même impression. De plus, il est curieux de constater que, malgré votre vitesse, vous percevez très nettement tout ce qui se passe sur la terre et que plus vous vous élevez, moins les choses terrestres semblent fuir sous vos pieds.

— Le voyage aérien de Latham à Berlin est-il comparable au raid du comte de Lambert ?

— Oh ! pas le moins du monde ! On a beaucoup parlé de cette pseudo-prouesse. Mais il faut bien remarquer que Latham s'est contenté de passer en diagonale au-dessus d'un petit pâté de maisons. Ce n'était rien. Il avait fait beaucoup mieux dans ses essais au-dessus de la Manche. Aussi bien rien ne peut être comparé au tour de force du comte de Lambert. C'est ce qui a été fait de mieux jusqu'ici.

M. Cailletet parle Il fallait s'y attendre. Parce qu'un homme a réussi le voyage Juvisy-Tour Eiffel et retour, un de nos confrères a eu aussitôt l'idée d'organiser une course d'aéroplanes au-dessus de Paris. Et le comité d'organisation avait voulu confier la présidence d'honneur à M. Cailletet, de l'Institut, président de l'Aéro-Club.

— Il faut être fou, nous a déclaré l'éminent savant, et j'ai refusé avec obstination. Comment, une course au-dessus de la ville? Mais ce serait commettre un assassinat tout simplement. Il y a un de Lambert, il n'y en a qu'un encore, et je ne crois pas qu'il ait beaucoup d'émules d'ici longtemps. Organiser une épreuve, serait mettre les aviateurs engagés en demeure de prendre le départ, et si un sur quatre réussissait, il est certain que les trois autres tomberaient. Tomber dans la Manche, on peut en revenir, regardez Latham, mais tomber dans Paris, c'est la mort sans phrase. Ah! jamais je ne voudrais être complice de semblable forfait!

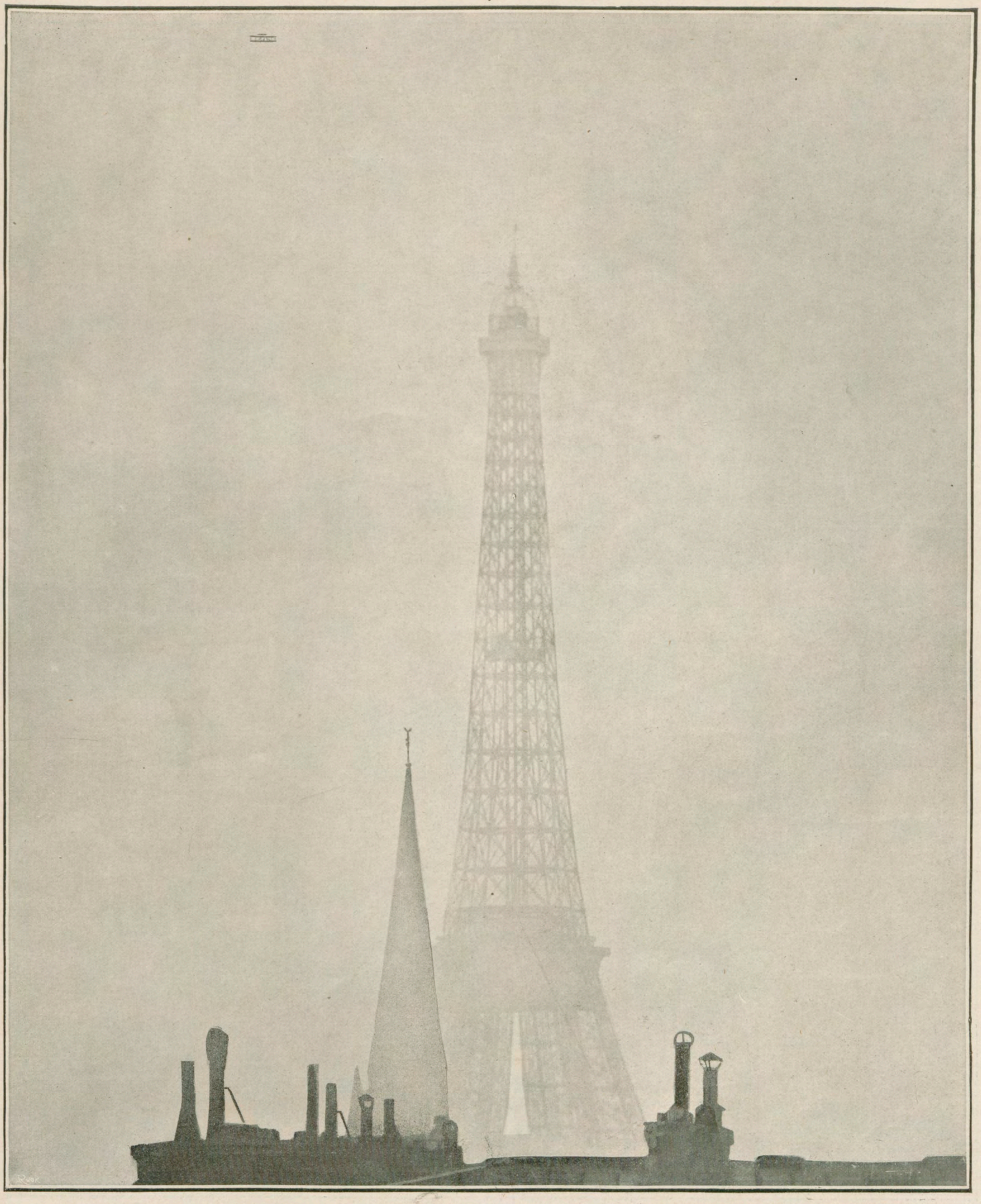
Et cependant d'ici peu, l'audacieuse envolée de de Lambert aura des imitateurs. Puissent-ils être tous aussi adroits et aussi heureux que lui !...

F.-A. WHEEL.

NOTRE NUMÉRO DE NOEL

La *Vie au Grand Air* présentera à ses lecteurs, à l'occasion de Noël, un numéro qui constituera pour eux une véritable surprise. Disons simplement aujourd'hui que ce superbe numéro, édité avec un luxe et un soin tout particuliers, sera le digne pendant des numéros de Noël si réputés — et à juste titre — de *Je sais tout* et de *Femina*.

UNE PHOTOGRAPHIE UNIQUE



L'AÉROPLANE DE LAMBERT VU DES ATELIERS DE PHOTOGRAPHIE DE LA *VIE AU GRAND AIR*

L'audacieuse et splendide performance du comte de Lambert surprit tout le monde. Aussi ne trouvera-t-on que bien peu de photographies prises pendant son passage au-dessus de Paris. Un de nos photographes examinait un cliché à une fenêtre de nos ateliers des Champs-Elysées, quand il fut assez heureux pour apercevoir l'oiseau artificiel évoluant autour de la Tour Eiffel. Le temps de saisir un appareil et il prenait le cliché dont nous donnons ici un agrandissement, mais où l'aéroplane paraît encore minuscule.

AVANT L'ENVOL VERS PARIS

LE COMTE DE LAMBERT ATTEND PLACIDEMENT QUE SON OISEAU SOIT PRÊT

Le comte de Lambert est né à Madère le 30 Décembre 1865. Il est de nationalité russe ; cependant sa famille est presque tout entière française et fait de Paris sa résidence habituelle. Grand, blond, vigoureux, il y a longtemps déjà que le comte de Lambert s'adonna aux sports. On se souvient des expériences qu'il fit avec des hydroplanes. Ce fut un des premiers élèves de Wilbur Wright, dont il fit la connaissance au camp d'Auvours. Après un court apprentissage, de Lambert volait de ses propres ailes et réussissait de très belles performances.

LA GRANDE QUINZAINE D'AVIATION

PAULHAN S'ENVOLE PAR-DESSUS LA CAMPAGNE

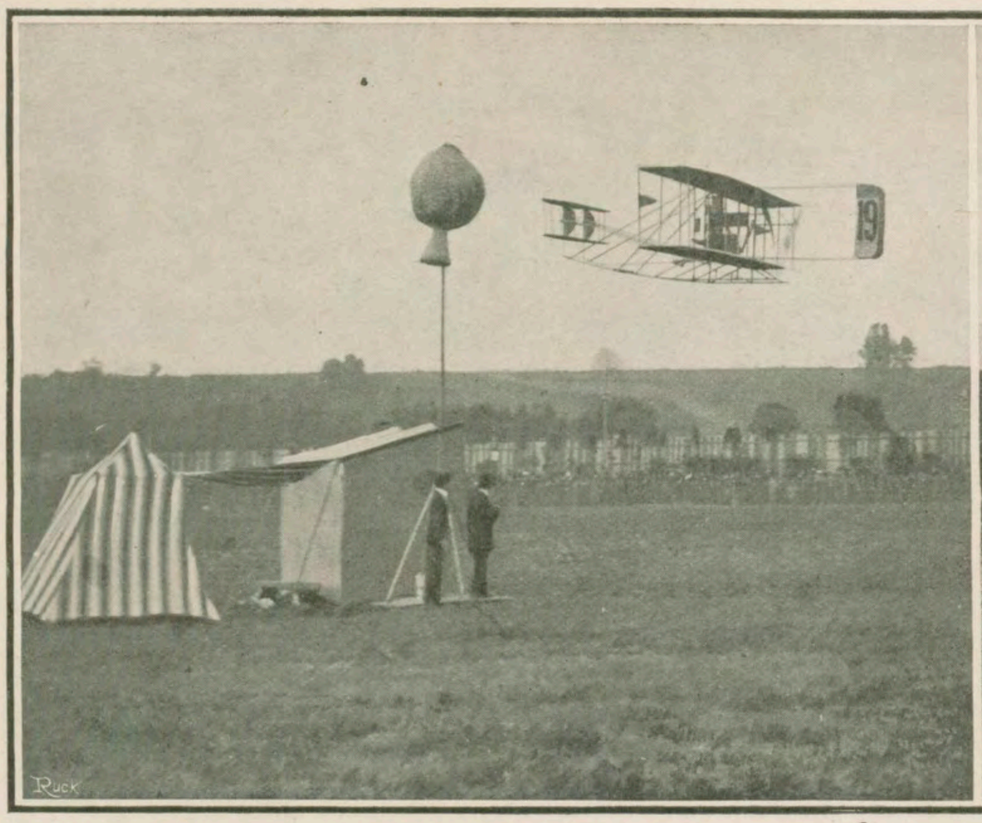
C'est Paulhan qui, chaque jour, on peut dire, sauva la situation. Il fut le seul à voler devant le Président de la République. Dans un vol très impressionnant à 70 mètres environ de hauteur, il sortit soudain du champ d'aviation et s'en fut faire un tour par-dessus les collines, du côté de Viry et de Grigny. Son biplan, construit en fortes toiles Continental, est muni d'un moteur Gnome.

La quinzaine de Juvisy devrait être aujourd'hui terminée, si elle n'avait pas été prolongée jusqu'à dimanche prochain. Elle aura donc, en réalité, duré 19 jours. Nous ne voulons pas préjuger de la journée de demain pour laquelle on nous annonce les concours les plus fameux, mais il faut bien avouer que les précédentes n'ont pas tenu ce qu'elles promettaient. Le programme était alléchant, si la plupart des champions, attirés par des avantages plus palpables, ne s'étaient envolés vers d'autres cieux. La quantité, au moins, suppléait à la qualité. Mais, hélas, la quantité même fit défaut.

Il y avait 43 engagés portés au programme; il y en eut même de supplémentaires, comme l'un de nos excellents confrères auquel on donna un brassard d'aviateur, sous le prétexte qu'il a fait l'acquisition d'une « Demoiselle » livrable en mars prochain, mais c'est à peine si l'on en vit quatre s'élever au-dessus du sol.

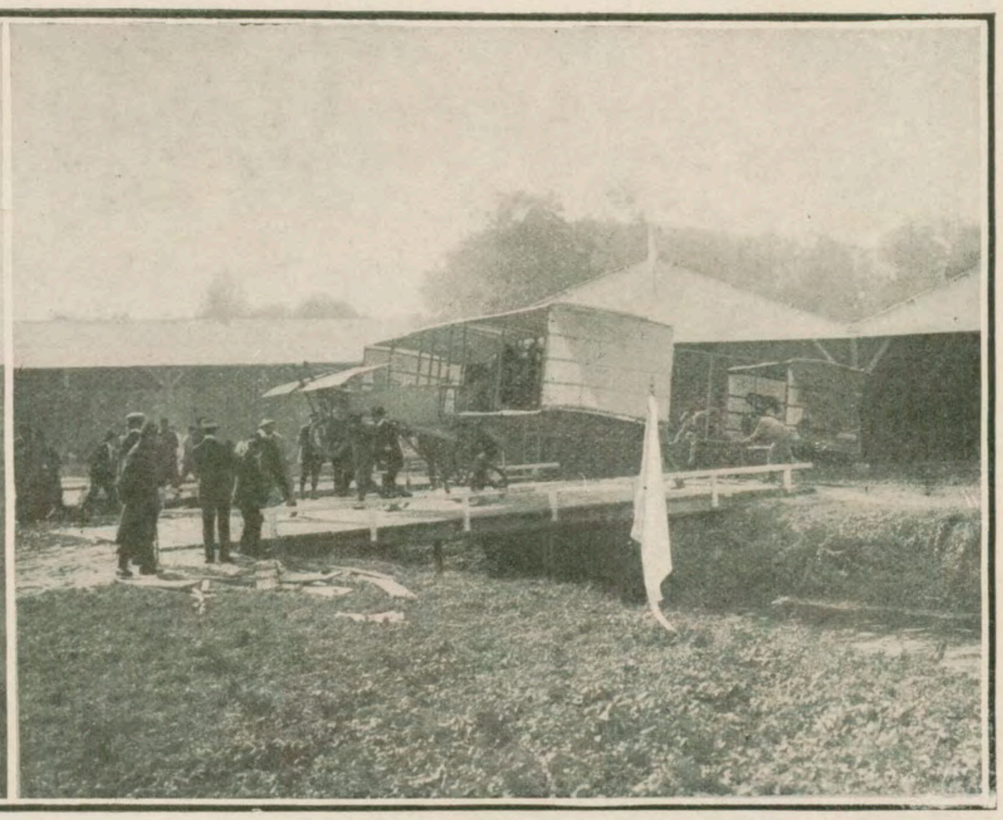
Heureusement que de Lambert, vint apporter une note de gloire par son aventureuse équipée, qui n'était, d'ailleurs, pas portée au programme.

LA GRANDE QUINZAINE D'AVIATION



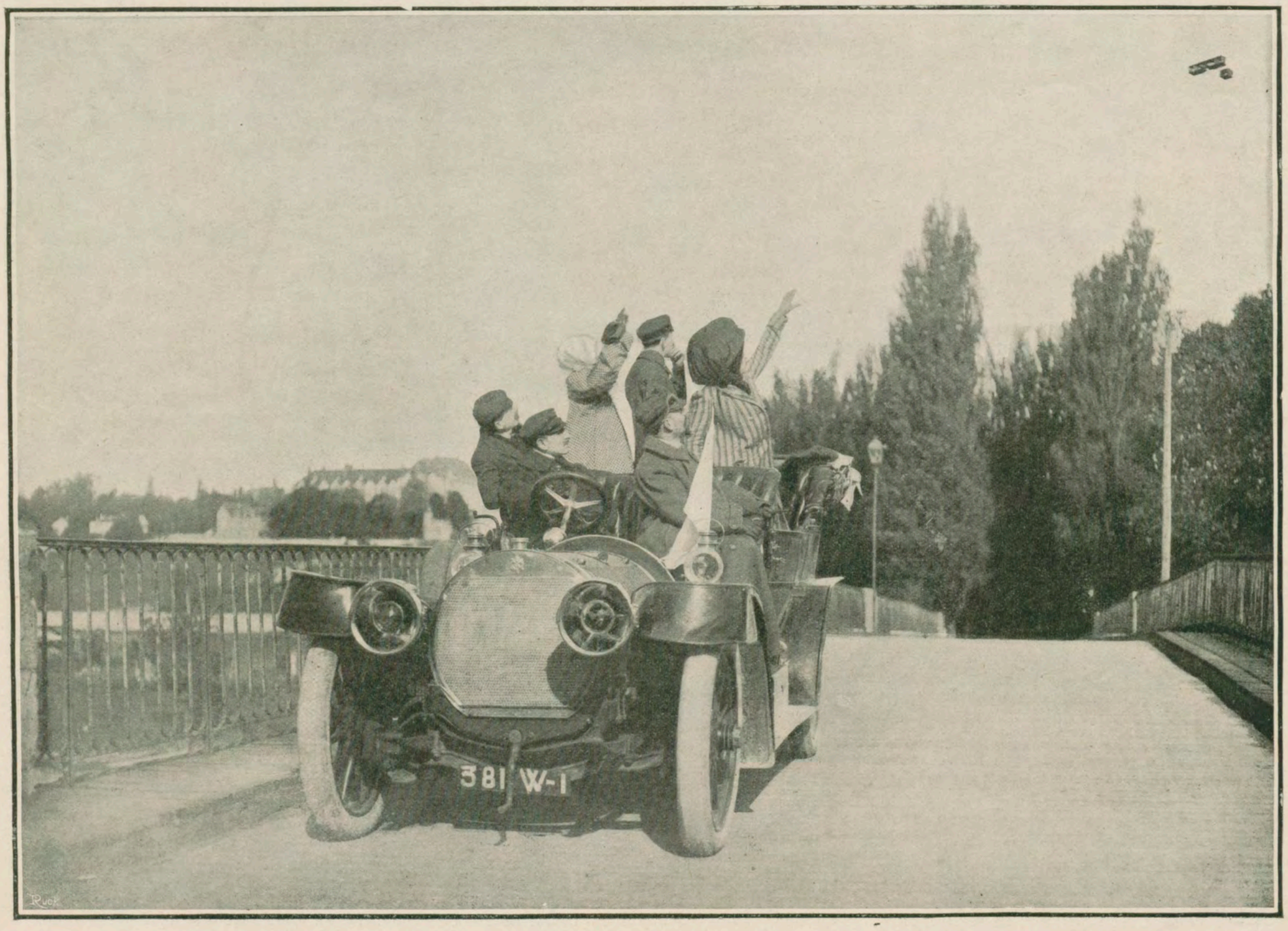
Le comte de Lambert au pylône.

Ce n'était pas là les majestueux pylônes de Bétheny, mais de simples piquets que surmontait une sorte de ballon en osier.



Le passage sur le pont.

Les hangars étaient séparés du terrain d'aviation par un cours d'eau, la Fausse-Orge, dans laquelle un infortuné aviateur vint tomber.



En regardant voler Paulhan.

En se rendant à l'aérodrome, les passagers de la Hotchkiss assistent à l'échappée de Paulhan au-dessus de la campagne. Nous nous excusons de présenter à nos lecteurs toujours les mêmes appareils en vol, mais sur 43 engagés, trois ou quatre seulement ont véritablement volé.

LE PRÉSIDENT FALLIÈRES A JUVISY

(Cliché des *Sports*.)

LA TRIBUNE PRÉSIDENTIELLE

Le président de la République, accompagné de Mme Fallières, s'est rendu, le jeudi 14 octobre, à l'Aérodrome de Juvisy. Tous les ministres présents à Paris : MM. Briand, président du Conseil, Barthou, Pichon, Millerand, le général Brun, Trouillot, Sarraut, l'escortaient. La visite des hangars intéressa le chef de l'Etat qui, à défaut d'aéroplanes en vol, put se rendre compte de ce qu'étaient les appareils au repos. Ne voulant pas cependant faire languir outre mesure M. Fallières, le téméraire Paulhan se dévoua et s'envola au-dessus de la campagne. Ce spectacle mit en joie notre Président, dont l'enthousiasme, ainsi qu'on peut le voir par notre cliché, ne le céda en rien à l'enthousiasme populaire.

La Vie au Grand Air

LE PREMIER VOL EN AÉROPLANE AU-DESSUS DE PARIS

RECONSTITUTION PHOTOGRAPHIQUE DU VOL DU COMTE DE LAMBERT AU-DESSUS DU QUARTIER DE L'ALMA

Le comte de Lambert a accompli lundi une magnifique performance, jusqu'ici sans précédent. Parti à 4 h. 37 du champ d'aviation de Juvisy, il se dirigeait vers Paris, passait au-dessus de Rungis, de Méréville, de Villejuif, de Gentilly, franchissait les fortifications et, s'avançant audacieusement au-dessus de la ville, doublait la Tour Eiffel à 5 h. 1 m. 15 s. Revenant par le même chemin, il atterrissait sur le terrain d'aviation à 5 h. 26 m. 39 s. 2/5, ayant couvert les 40 kilom. du parcours à vol d'oiseau, en 49 m. 39 s. 2/5, mais ayant parcouru, en réalité, avec ses évolutions et son vaste virage au-dessus du Trocadéro, plus de 50 kilom. Nous n'avons pas eu la chance de prendre le comte de Lambert au-dessus des toits de la ville comme nous l'avions eu de notre fenêtre, doublant la Tour Eiffel ; aussi avons-nous dû nous contenter de cette reconstitution photographique. Rappelons que le biplan de Lambert est construit en fortes toiles Continental.

LA GRANDE QUINZAINE D'AVIATION

On rase en public.

Quelques-uns des aviateurs et leurs mécaniciens avaient élu domicile à Juvisy. Aussi le coiffeur était-il assuré d'une clientèle.

La cabine du chronométreur.

MM. Gaudichard, Hunziker et Audistère, ainsi que leur dactylographe, n'eurent pas, pendant ces quinze jours, un travail bien fatigant.

Les signaux à bras,

Des marins assuraient la communication entre les postes.

Le déjeuner des contrôleurs.

Le service du contrôle aux portes d'entrée était assuré par des garçons de recette de la Société Générale en grand uniforme.

Le commissaire au départ.

Par un signal de son drapeau, il indiquait si le départ était bon ou mauvais.

La visite présidentielle.

Un chemin de planches évitait aux personnages officiels de marcher dans la boue.

Le prince de Monaco aux hangars.

S. A. S. le Prince de Monaco fut guidé dans sa visite par le baron de la Gatinerie, qui lui présenta les aviateurs.

Mécène et pilotes.

M. Deutsch (de la Meurthe) cause avec Latham et Paulhan.

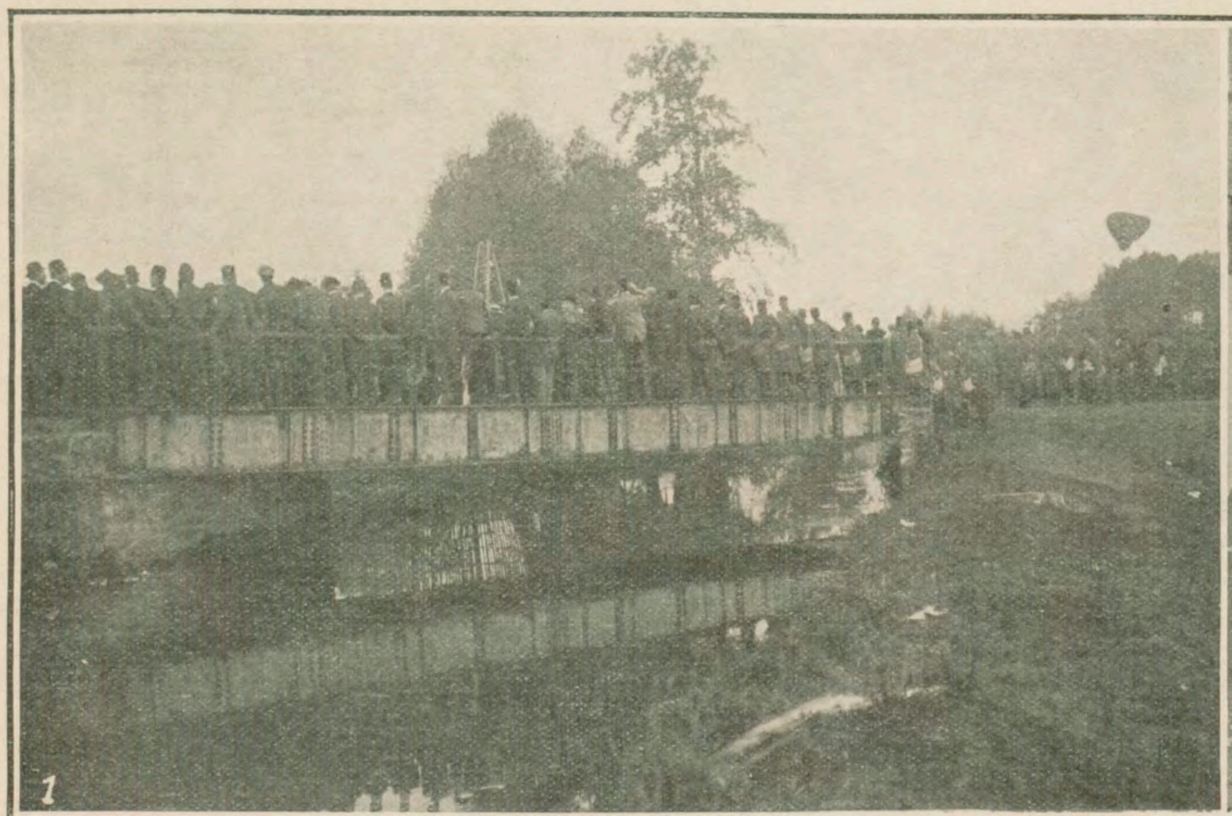
La Vie au Grand Air

UN ACCIDENT A JUVISY

L'AVIATEUR BLANCK FAIT IRRUPTION DANS LA FOULE

Lundi dernier, un peu après que de Lambert eut disparu à l'horizon, l'aviateur Blanck se mettait en piste sur son monoplan Blériot. Il s'élevait presque tout de suite et filait à cinq mètres du sol. Mais, manquant d'expérience, il se prit à dériver aussitôt vers les tribunes qu'il aborda devant le Pavillon. Plusieurs spectateurs furent atteints par l'appareil. Une dame, en particulier, fut littéralement déshabillée par l'hélice et eut la cuisse et le mollet gauche fendus jusqu'à l'os. Trois autres personnes furent blessées moins grièvement. Quant à l'imprudent aviateur, il s'est tiré de l'accident sans une égratignure.

LA GRANDE QUINZAINE D'AVIATION



1

2

3

4

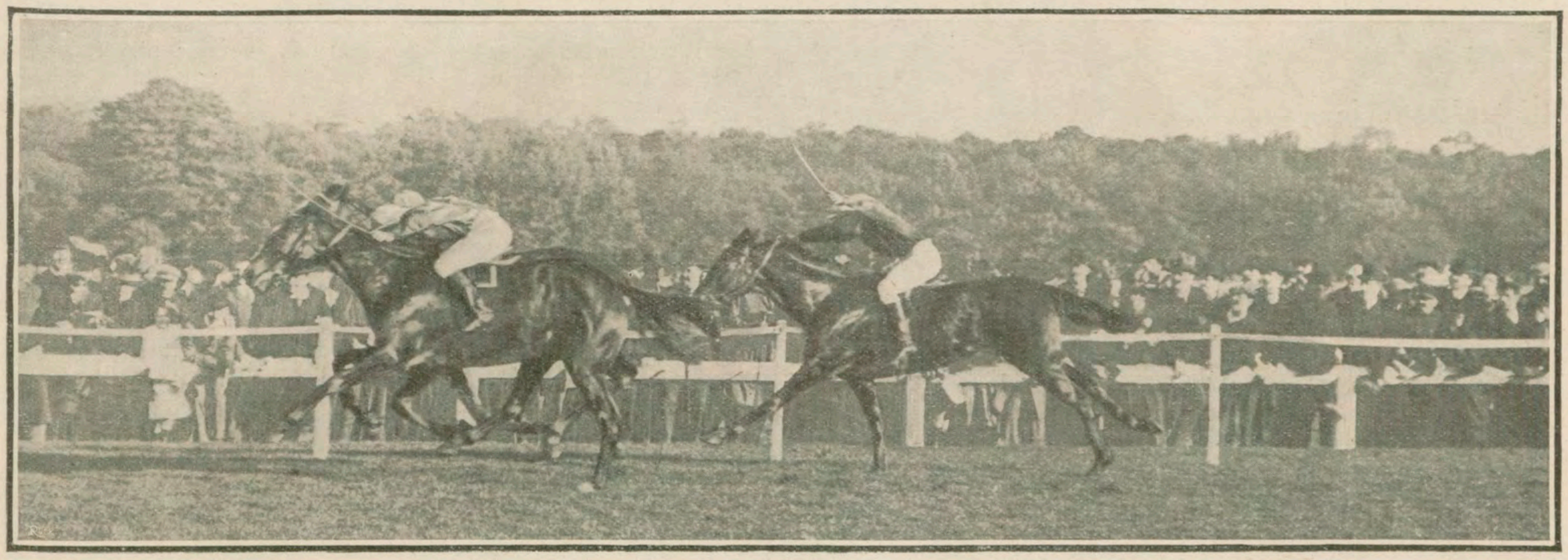
5

6

1. La foule se presse sur la passerelle. Dans le fond, la montgolfière qui s'éleva dimanche et dont le pilote, un gamin de 14 ans, fut blessé à l'atterrissage. — 2. Une ambulance en plein air pour les appareils malades, et qui eut fort à faire pendant le meeting. — 3. Sur le parcours de la gare au terrain, on était sûr de ne pas mourir de faim ni de soif. — 4. La remise du courrier aux mécanos. — 5. Voici des observatoires assez commodes et bon marché. — 6. Les mécanos, aussi, ont leurs tribunes improvisées, et ils ne sont pas les plus mal placés.

LE PRIX DE LA FORÊT

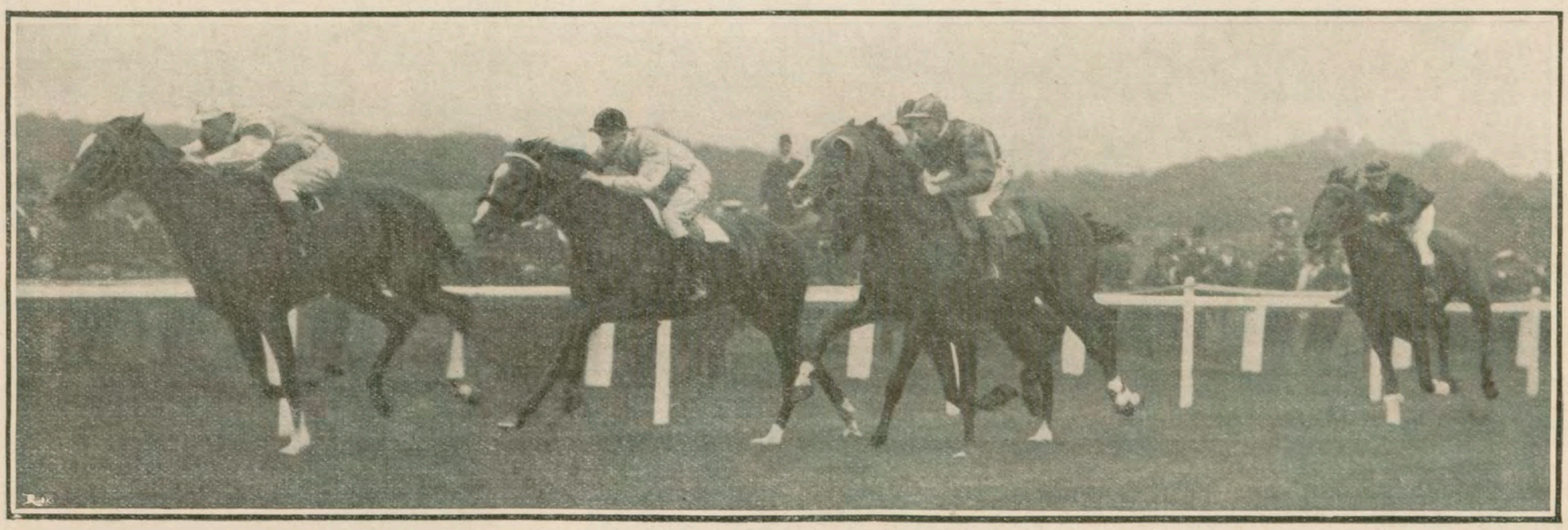
Les deux ans n'y furent représentés que par une pouliche dépourvue de titres, et la génération nouvelle n'y eut pas de représentants.



Long Set Assouan II Gros Papa

Le Prix de la Salamandre (1.400 mètres, 15.000 francs), Longchamp, 14 octobre.

Gros Papa, Assouan II, Long Set et Le Joyeux se sont élancés en tête. Dans la ligne droite, Assouan II et Long Set venaient attaquer Gros Papa qui fléchissait avant le poteau ordinaire. La lutte se poursuivait acharnée, et Assouan II, à M. Edmond Blanc (G. Stern), l'emportait d'une courte tête sur Long Set.



Silver Streak Clérambault Jacobi Belus Hérouval

Le Prix du Cèdre (2.200 mètres, 20.000 francs), Longchamp, 17 octobre.

Silver Streak a mené devant Clérambault, Jacobi, Hérouval et Belus. Dans la descente, il précédait Clérambault, Jacobi et Belus. Dans la ligne droite, Jacobi se dégageait, mais succombait d'une longueur contre Silver Streak, à M. W.-K. Vanderbilt (O'Neil). Clérambault était troisième.

Le Prix de la Forêt a présenté cette année une physionomie toute spéciale. En fait de deux ans, le lot ne comprenait qu'une pouliche dépourvue de titres sérieux, Chouette. On peut donc dire que la génération nouvelle n'y était pas représentée, pas plus que dans le Prix de Seine-et-Oise où son abstention avait été complète. C'est là un phénomène tout nouveau.

Pendant dix-huit ans, les deux ans ont gagné cette épreuve invariablement. Cette remarquable série n'a été interrompue que l'an dernier par la victoire de Princess Margaret ; encore était-elle suivie à l'arrivée d'une pouliche de deux ans. L'année précédente où, pour la première fois, le Prix de la Forêt s'est couru à Longchamp, sur une distance de deux cents mètres plus longue qu'à Chantilly, les deux premières places avaient été prises par Valda et Sauge Pourprée. Le changement de parcours et de distance n'avait dont rien qui pût décourager les jeunes.

Mais la situation n'était pas tout à fait la même dans le Prix de la Forêt. Le changement de terrain et de distance apportait un assez sérieux aléa. Ces brillants flyers sont des machines très spéciales, très délicates, qu'il faut peu de chose pour dérégler ; et c'est pourquoi Princess Margaret, Percy et Siphon que le fils de Flying Fox venait de battre si catégoriquement, et à ce qu'il semblait sans appel, ont tenté cependant la chance contre lui. Il est regrettable que quelques deux ans bien classés ne les aient pas imités. A défaut de Nuage qui a pris ses quartiers d'hiver, Résident ou Uriel auraient fourni un élément très intéressant.

A vrai dire on escomptait assez volontiers la victoire de Fils du Vent. Il allait encore si librement à la fin du Prix de Seine-et-Oise, qu'on ne pouvait considérer cette distance de 1.400 mètres comme l'extrême limite de son aptitude.

On comptait un peu aussi sur la configuration de la petite piste et son tournant un peu court qui, en rendant la course moins sévère, devait lui permettre d'aller plus longtemps. Sur ce dernier point, on se trompait du tout au tout, car c'est précisément cette configuration de la piste et le tournant qui ont amené l'échec de Fils du Vent. Ce n'est pas la distance très certainement, car il n'avait fait encore que 1.300 à 1.400 mètres quand il a disparu. Ce n'est très probablement pas non plus le tamponnement qu'il a subi au moment de l'attaque d'Italus, car ce dernier venait plus fort que lui, et il l'avait dépassé déjà légèrement au moment du contact ; on avait l'impression très nette que le poulain du vicomte d'Harcourt le dominait. On a dit aussi que le fils de Flying Fox ne s'accommode que d'une course en avant, ce qui n'est pas exact, car dans le Prix de Seine-et-Oise, il avait laissé Syphon aller devant lui pendant le premier tiers du parcours. Stern a laissé régler l'allure par Princess Margaret, comme il l'avait laissé régler à Maisons par Syphon, et jusqu'au tournant, le cheval a été à merveille. C'est là qu'il s'est embrouillé dans son action et qu'il a laissé le meilleur de sa chance.

Tout au contraire, c'est sur ce parcours qu'Italus avait menacé Verdun et fourni la meilleure course de sa carrière. Cette constatation n'en met que mieux en valeur la performance de son vainqueur, Moulins la Marche. L'excellent vétéran nous a habitués depuis longtemps à ces longs sommeils suivis de triomphants réveils.

STUART.

PARIS-BRUXELLES A PIED

J. Coletta.

L'Italien se classe quatrième de la course, ayant couvert les 328 kilomètres en 58 h. 24 m.

Le vétéran Péguet.

Péguet, malgré son âge, s'est fort bien comporté, encore qu'il ait plus marché que couru.

A. Bollée.

Bollée fut second de Paris-Bruxelles. Il couvrit la distance en 51 h. 45 m.

Navez signe à Compiègne.

A Compiègne, c'étaient deux Belges qui tenaient la tête. Vandenkerckhoven qui a abandonné, et Navez, qui a fini troisième en 55 h. 49.

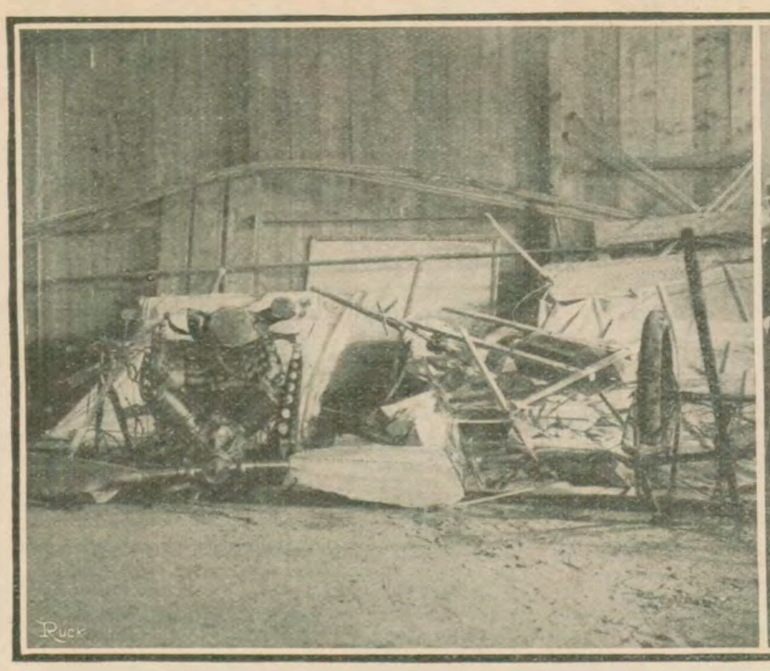
L'arrivée de Cibot.

A midi 29 (heure française), Cibot, après avoir fait un dernier 400 mètres très vite, arrive dans un grand état de fraîcheur à Tervueren, où le baron Pierre de Crawhez lui montre la piste d'arrivée. Cette course rapporte 1.200 francs au vainqueur.

PARIS-BRUXELLES A PIED

ÉDOUARD CIBOT TRIOMPHE EN 48 HEURES 14 MINUTES

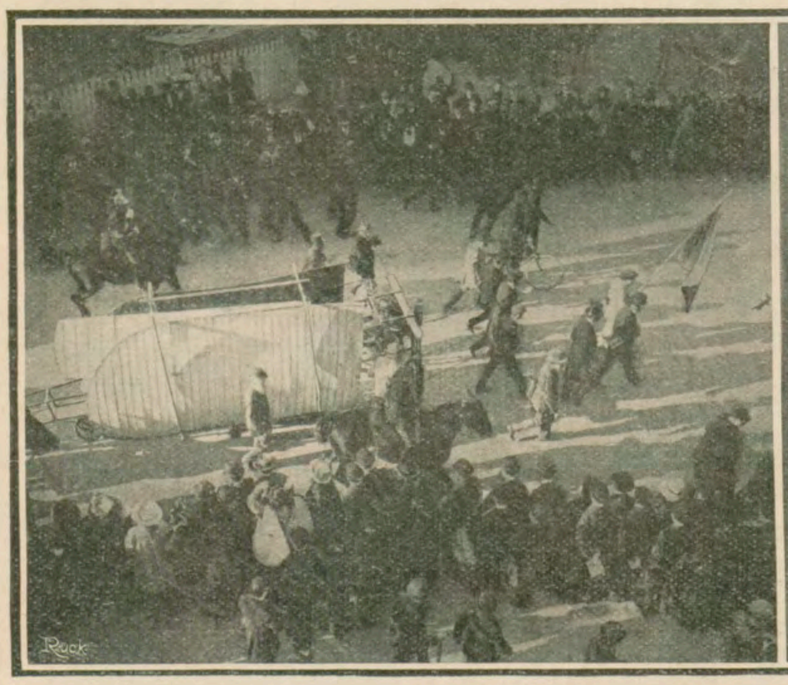
La course Paris-Bruxelles, organisée par les Sports, *a été gagnée par Cibot qui a couvert les 328 kilomètres du parcours en 48 h. 14 m., devant A. Bollée (2e), A. Navez (3e) et J. Coletta (4e). Cibot qui a fourni une fort belle course avait à son arrivée à Bruxelles une avance de trois heures sur le second. Il n'était nullement fatigué et termina les derniers 400 mètres de la course à une fort belle allure.*



Ce qui reste de l'appareil de Richet. Vendredi dernier, Richet, un élève de Ferber, s'élevait sur son biplan. Malheureusement il fut pris dans un remous de vent et précipité sur le sol. L'appareil fut brisé et l'aviateur se blessa grièvement.

Rougier est porté en triomphe à Berlin, après avoir remporté le Prix de l'Altitude. En deux tours il avait atteint la hauteur de 158 mètres.

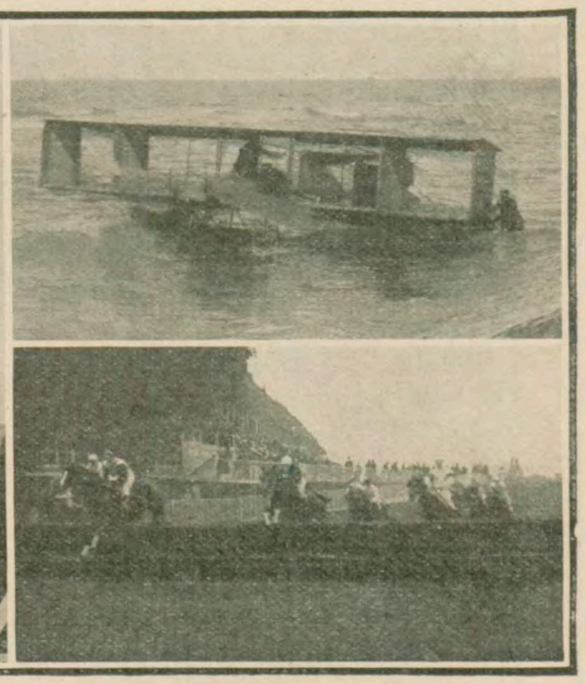
Départ du grand Prix de Boulogne (100 kilomètres). La course fut remportée par Sérès devant Darragon, en 1 h. 20 m. 45 s. Sérès qui avait à lutter contre des stayers de grande valeur comme Contenet et Parent, battit en plus le record des 10 kilomètres.



Le transfert du « Blériot » qui a traversé la Manche. C'est aux Arts-et-Métiers que reposera dorénavant le grand oiseau de toile. Le Maire de Douvres, invité par Paris, assistait à la cérémonie en grand costume de cérémonie.

Jim Stewart, le « poulain » de Joë Jeannette et qui est un boxeur de valeur.

Le cheval sauteur anglais Kitty monté par C.-T. Glencross. Ce cheval a fait fort bonne figure au National Show de Londres.



Paulhan atterrit à marée haute sur la plage d'Ostende après un vol d'une heure.
Le Prix Le Nageur, à Auteuil, fut gagné par Lavandier II qui fit à la cote 427/10.

Principaux résultats sportifs du 11 au 17 octobre

ATHLÉTISME

SAMEDI 16 OCTOBRE. — Wonderland français. — *Championnat des Novices* (poids plumes) : Eliminatoires, premier tour, Hanri (49 kil. 500), bat Bertrand (51 kil. 900). — Deguerville (46 kil. 700 et Brune (44 kil. 300) font match nul. — Ledoux (51 kil. 900), bat Buster Brown (46 kil), knocked-out.

Deuxième tour. — 1. Jury (50 kil. 900), bat North (48 kil). — Séjourné (49 kil. 500), bat Jury (50 kil. 700), en moins d'un round par knock-out. Olive (52 kil. 200) et Lépin font match nul.

Poids extra-légers. — Ducateau (54 kil. 700), bat Berton (53 kil.), qui abandonne.

Les grands Combats. — Perraud (68 kil.), bat Cœuille (71 kil. 500).

SAMEDI 16 OCTOBRE. — Colma. — Jack Johnson bat Stanley Ketchell en le mettant knock-out au douzième round.

DIMANCHE 17 OCTOBRE. — *Paris-Bruxelles pédestre* (328 kilomètres) : 1. Cibot, à 12 h. 29, couvrant les 328 kil. en 48 h. 14 m. ; 2. A. Bollée, à 3 h 31, en 51 h. 45 m. ; 3. A. Navez, à 7 h. 35, en 55 h. 49 m.

DIMANCHE 17 OCTOBRE. — Vélodrome du Parc des Princes. — *Le Challenge du kilomètre* (épreuve pédestre) : 1. Courbet de Champrouge ; 2. Roberts ; 3. Dubédat.

DIMANCHE 17 OCTOBRE. — *Le Circuit de Chelles* (10 kilomètres) ; 1. Waltispurger ; 2. Bertachon, à 300 mètres ; 3. Dorothée.

DIMANCHE 17 OCTOBRE. — Bagatelle (Football Rugby). Le Sporting Club Universitaire de France bat le Racing Club de France, par 32 points à rien.

DIMANCHE 17 OCTOBRE. — Charentonneau (football association). — *Coupe Manier.* Club athlétique du XIVe, 2 buts. Stade Français, 1 but.

AUTOMOBILE

DIMANCHE 17 OCTOBRE. — *Le kilomètre de Tervueren, touristes, 4 cylindres de 65 millimètres d'alésage.* — 1. Sizaire, en 1 m. 14 s. 1/5 ; 2. Arneye, en 1. m. 17. s. 1/5 ; 3. Colline, en 1 m. 33 s. 3/5.

4 cylindres de 90 millimètres d'alésage. — 1. Wery, 57 s. ; 2. Vaniffelt, 1 m. 5 s. 2/5 ; 3. Pofemang.

4 cylindres de 120 millimètres d'alésage. — 1. Mathis, 42 s. 4/5 ; 2. Van Zuylen, 1 m. 4 s. 4/5.

4 cylindres au-dessus de 120 millimètres. — 1. Jenatzy, 37 s. ; 2. Mathis, 47 s. 2/5 ; 3. Ambron, 48 s. 3/5.

Vitesse, 65 millimètres d'alésage. — 1. D'Avarous, 1 m. 4 s. 3/5 ; 2. Goldsmith, 1 m. 14 s.

Alésage illimité. — 1. Hémery 31 s. 1/5 ; 2. Pillette 33 s. ; 3. Jenatzy 34 s. 2/5.

Max, le speaker populaire de toutes les réunions sportives, n'eu pas à montrer fréquemment ses talents aux spectateurs de Juvisy.

CYCLISME

DIMANCHE 17 OCTOBRE. — Vélodrome du Parc des Princes. — *Courses de Primes* (6.666 mètres). 1. Ludovic ; 2. Quaissard ; 3. Simeonie.

Grand Prix de Boulogne (100 kilomètres) : 1. Sérès, en 1 h. 20 m. 45 s. ; 2. Darragon, à 1 tour ; 3. Nat Butler, à 2 tours 3/4.

Course de Machines multiples (2.000 mètres). Finale ; 1. Triplette Didier frères-Jacquard ; 2. Triplette Le Doc-Ruinart-Wirts ; 3. Triplette Seigneur-Chrétien-Chaudron.

HIPPISME

LUNDI 11 OCTOBRE. — Saint-Cloud. — *Prix du Ministère de l'Agriculture* (au trot monté. 4.000 mètres, 20.000 francs) : 1. Gracieux, à M. Th. Lallouet (Pottier) ; 2. Genêt des Champs ; 3. Gaulois ; P. M. : gag., 19 fr. 50 ; pl., 13 fr. 50, 22 fr. 50. 16 fr. 50.

MARDI 12 OCTOBRE. — Saint-Ouen. — *Prix Tancarville.* (2.500 mètres, 10.000 francs) : 1. Primeur III, au comte G. Le Gonidec (A. Carter) ; 2. Pillard, à six longueurs ; 3. Beau Môme, à trois quarts de longueurs ; P. M. : gagn., 187 francs 50 ; pl., 56 fr. 50, 32 fr 50, 70 francs.

JEUDI 14 OCTOBRE. — Longchamp. — *Prix de la Salamandre* (1.400 mètres, 15.000 francs et en outre 750 francs à l'éleveur) : 1. Assouan II, à M. Edmond Blanc (G. Stern) ; 2. Long Set, à une courte tête ; 3. Gros Papa, à une longueur et demie ; P. M. : gag., 30 fr. ; pl., 20 fr. 63 fr. 50

VENDREDI 15 OCTOBRE. — Maisons-Laffitte. — *Prix Le Destrier* (2.000 mètres, 10.000 francs) : 1. Reinhart, à M. W.-K. Vanderbilt (O'Neil) ; 2. Saint-Just, à une longueur et demie ; 3. Coquille, à huit longueurs ; P. M. : gag., 16 fr. 50 pl., 14 francs, 39 fr. 50.

SAMEDI 16 OCTOBRE. — Auteuil (4.000 mètres, 10.000 francs) : 1. Lavandier II, à M. P. Bousquet (J. Bartholomew) ; 2. Lucifer, à trois longueurs ; 3. Antinoüs, à quatre longueurs ; P. M. : gag., 427 francs ; pl., 67 francs, 17 francs, 27 fr. 50.

DIMANCHE 17 OCTOBRE. — Longchamp. — *Prix du Cèdre* (2.200 mètres, 20.000 francs) : 1. Silver Streak, à M. W.-K. Vanderbilt (O'Neil) ; 2. Jacobi, à une longueur ; 3. Clérambault, à une tête : P. M. : gag., 33 francs ; pl., 18 fr. 50, 21 fr. 50.

Prix de la Forêt (1.600 mètres, 20.000 francs) : 1. Moulins la Marche, à M. J. Lieux (Nash Turner) ; 2. Italus, à une longueur ; 3. Princess Margaret, à une longueur ; P. M. : gag., 89 fr. ; pl., 41 fr. 50, 25 fr. 50, 22 fr. 50.

X

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI.

Le Gérant : CAMILLE LECESTRE.